Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

- [ ] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [ ] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [ ] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [x] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [x] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- [ ] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [x] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Continuous pagination/ Pagination continue
- [ ] Includes index(es)/ Comprend un (des) index

Title on header taken from:/ Le titre de l'en-tête provient:

- [ ] Title page of issue/ Page de titre de la livraison
- [ ] Caption of issue/ Titre de départ de la livraison
- [ ] Masthead/ Générique (périodiques) de la livraison

This item is filmed at the reduction ratio checked below/ Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
							✓				

1	2	3

1	2
4	5

DISCOURS DE

l'hon M. Brodeur

Ministre de la Marine et des Pêcheries

PRONONCÉ A SAINT-CÉSAIRE
le 29 Aout, 1908

Messieurs les Présidents,

Messieurs,

Je ne saurais trouver de paroles assez chaleureuses pour vous remercier des éloges que vous avez bien voulu m'adresser sur le travail qu'il m'a été donné d'accomplir comme collaborateur de Sir Wilfrid Laurier. Ces éloges me touchent plus que je ne saurais dire, parce que je sais qu'ils partent de cœurs sincères. Je ne dois pas cependant les accepter pour moi seul. Ils s'adressent au gouvernement dont j'ai l'honneur de faire partie, à son illustre chef, à tous ceux qui depuis douze ans l'ont aidé de leur talent et de leur dévouement dans l'œuvre grandiose qu'il a édifiée.

Je devrais m'excuser avant d'aller plus loin, de n'être pas venu vous voir plus souvent en ces dernières années. Ce n'est certes pas le désir qui me manquait, mais j'ai été retenu comme vous le savez par des occupations multiples dans l'intervalle des sessions. En 1905 après la session, j'ai été appelé à faire partie de la commission d'enquête du tarif. En 1906, j'ai dû entreprendre, comme ministre de la Marine et des Pêcheries, un voyage d'études et d'inspection dans les Provinces Maritimes, afin de me documenter sur les travaux à entreprendre pour améliorer nos ports océaniques, accroître la sécurité de la navigation, aider au développement des pêcheries de l'Atlantique. Enfin, l'année dernière Sir Wilfrid Laurier m'a désigné pour l'accompagner à la Conférence Impériale à l'issue de laquelle il m'a chargé d'aller avec l'hon. M. Fielding, négocier à Paris, un nouveau traité franco-canadien.

Ajoutez à tous ces travaux la longueur des sessions. Durant la période de 30 mois écoulée depuis que m'a été confié le département de la Marine et des Pêcheries, il y a eu seize mois de session.

Tout cela vous fera comprendre que j'ai dû, bien malgré moi, renoncer à faire de fréquentes visites à mon cher comté de Rouville. Mais si je n'ai pas été aussi souvent avec vous que je l'aurais voulu, je vous dois trop de reconnaissance pour avoir pu vous oublier. Vous m'avez donné le comté de Rouville en 1891 ; je l'ai toujours représenté depuis lors ; je tiens à vous dire aujourd'hui que je le représenterai aussi longtemps que vous voudrez bien me conserver votre confiance.

De temps à autre la presse conservatrice annonce ou insinue que je dois prochainement quitter le cabinet pour accepter une place de juge. Cette rumeur est fausse. C'est vous qui m'avez ouvert les portes du parlement ; tant que vous ne les refermerez pas devant moi, je serai heureux et fier de continuer à vous représenter. Je resterai à mon poste avec le consentement de mes électeurs et du premier ministre, pour continuer ma part de travail dans l'œuvre du gouvernement libéral.

Cette œuvre, vous la connaissez, son excellence s'affirme par ses résultats: le développement merveilleux du pays et la prospérité inouïe qui y règne.

J'ai hâte, pour ma part, de voir arriver le jour où nous aurons à rendre compte de notre administration à l'électorat. Ce jour-là, j'en suis convaincu, le peuple du Canada ne pourra faire autrement que d'approuver de son vote la politique du gouvernement Laurier. Comme on juge l'arbre à ses fruits, nous demandons qu'on nous juge sur nos actes, sur les résultats de nos efforts et tout homme de bonne foi qui compare la situation du pays en cette année 1908 avec ce qu'elle était en 1896, devra rendre justice à l'administration libérale.

Le développement du commerce

En 1896, le Canada était dans une situation financière et commerciale déplorable. Aujourd'hui notre système financier est si solide et si prospère, que la formidable crise qui s'est produite aux Etats-Unis n'a pu l'ébranler. Quant à notre commerce, il suffit de citer quelques chiffres, extraits des statistiques officielles, pour mesurer l'immense progrès accompli.

En 1878, le commerce total était de $172,405,454.

En 1896, il était de $239,025,360. Ce qui constitue une augmentation de $67,619,906, soit 38 p.c., pour une période de dix-huit années d'administration conservatrice.

En 1907, après onze années d'administration libérale, il était de $617,964,952, soit une augmentation, depuis 1896 de $378,939,592.

L'augmentation, sous l'administration conservatrice, constitue une moyenne de $3,500,000 par année : sous l'administration libérale, cette augmentation constitue une moyenne de $34,000,000 par année.

Sans doute les pays étrangers ont, eux aussi, augmenté leur commerce, mais il s'en faut de beaucoup que ce soit dans la même proportion que le Canada. Notre jeune pays de 6,000,000 d'habitants dépasse de loin, sous le rapport de l'augmentation du commerce les plus puissantes nations du monde : l'Angleterre, la France, l'Allemagne, les Etats-Unis.

De 1895 à 1906, pour ces divers pays et le Canada, le commerce à augmenté dans la proportion suivante :

Grande-Gretagne. . . .	53	p.c.
France.	53 1-2	p.c.
Allemagne.	87	p.c.
Etats-Unis.	100	p.c.
CANADA.	158	p.c.

Le Japon a augmenté son commerce plus que le Canada, en autant que le percentage est concerné, mais il est bon de noter que le Japon avec une population d'au-delà de quarante millions d'âmes, a, cependant un commerce moins considérable que notre pays avec sa population de six millions d'âmes.

En 1905, le commerce japonais s'est chiffré à $300,000,000, et le commerce canadien à $467,000,000.

N'avons-nous pas lieu, en vérité d'être fiers du nom de Canadiens lorsque nous voyons notre pays dépasser en progrès commercial les nations les plus riches et les plus prospères.

Ce n'est pas seulement, comme aiment à le dire nos adversaires, grâce à de bonnes récoltes que ce progrès s'est accompli, c'est grâce à une politique ferme, sage, à la fois prudente et hardie, c'est grâce à une série de mesures excellentes qui sont si nombreuses et si importantes que je ne pourrai guère qu'en signaler rapidement quelques-unes.

Relations commerciales avec l'étranger

Nous avons d'abord toute une série de mesures concernant nos relations commerciales avec l'étranger. Il s'agissait d'assurer à notre commerce l'accès des marchés étrangers dans les conditions les plus avantageuses possibles.

Les traités belge et allemand nous étaient défavorables. Sur notre demande ces traités ont été dénoncés.

La Grande-Bretagne est notre principal marché. Pour développer nos relations commerciales avec elle nous lui avons accordé le bénéfice d'un tarif de préférence.

Tout en procurant une diminution de droits sur les marchandises importées, la préférence a créé en Angleterre, une demande plus active de nos produits. Les producteurs de blé, de demanda des soins pendant une pébeurre et de fromage en ont retiré de grands bénéfices. La préférence nous a valu un fret de retour et a assuré par là la diminution des frais de transport de nos produits.

Au sud des Etats-Unis se développe une autre jeune nation, le Mexique, avec laquelle nous pouvons faire un important échange de produits. Nous avons établi des lignes de navigation directe entre le Canada et le Mexique. Et comme conséquence, notre commerce avec ce pays a augmenté dans la proportion énorme de 2904 p.c.

A un pays aussi vaste, aussi riche en ressources de toute nature que le Canada nous avons cru qu'il fallait assurer des débouchés non seulement en Europe et en Amérique, mais dans le monde entier.

Un traité de commerce avec le Japon a ouvert à notre blé, à nos produits agricoles, aux produits de plu-

sieurs de nos industries un des marchés les plus vastes et les plus riches de l'Extrême-Orient.

Nos adversaires n'écoutant que les préjugés d'une faible section de la population, auraient voulu mettre fin à ce traité et faire rompre les bonnes relations qui existent entre le Canada et le Japon.

La politique sage de Sir W. Laurier, la diplomatie de mon collègue, l'hon. Rodolphe Lemieux, ont écarté ce danger et réglé chez nous, de la façon la plus satisfaisante, la question de l'immigration japonaise.

Négociation directe des traités

Nous avons obtenu la consécration du droit de négocier nous-mêmes directement nos traités de commerce. Ce droit, conséquence de notre autonomie fiscale, et qui nous assure une entière liberté d'action avait été vainement réclamé par les conservateurs.

En 1860, les conservateurs demandèrent au gouvernement anglais de nommer Sir Alexander Galt pour négocier seul un traité avec la France. Le gouvernement anglais refusa. De nouvelles démarches furent faites en 1886 ; cette fois on obtint qu'un représentant du Canada serait adjoint à l'ambassadeur anglais pour négocier. Ce sont les libéraux, c'est le prestige de leur chef, Sir Wilfrid Laurier, qui ont obtenu pour le Canada le droit de négocier directement avec les pays étrangers.

Le traité franco-canadien

Ce droit a été exercé pour la première fois l'an dernier alors que l'hon. M. Fielding et moi-même nous négociâmes avec le gouvernement français le traité de commerce franco-canadien. Avec la conquête de ce droit, le Canada cesse d'être un pays en tutelle; il peut véritablement se dire une nation.

J'ai été heureux d'être l'un de ceux par qui le Canada a exercé pour la première fois ce droit de négocier les traités de commerce. Je n'ai pas oublié, dans ces négociations, les intérêts des cultivateurs. Entre autres produits des champs qui se trouvent avantagés par le traité, se trouve le foin que produit en abondance le comté de Rouville.

Ce traité a été critiqué par MM. Foster, Monk et autres conservateurs, mais les hésitations du Sénat français à l'approuver montrent bien qu'il nous est extrêmement avantageux.

Le traité sera-t-il ratifié par le Sénat ? J'en ai le ferme espoir. M. Viger, membre du Sénat français et président de la Commission des Douanes, à qui le traité a été soumis, a déclaré ceci:

" Nous avons été surpris, très surpris, même, en apprenant que la convention ne nous accordait rien, ou presque rien pour les broderies, dentelles et soiries. En effet, aux termes d'un traité de 1655, la Suisse, grande productrice de soieries, va profiter des mêmes avantages que nous."

Et au journaliste, qui lui disait que, dans certaines parties de la France, on était anxieux de savoir si le traité serait ratifié par le Sénat. M. Viger disait: "Rassurez-vous, aimable et impatient correspondant. La Commission a étudié minutieusement la convention et, si elle n'a pas présenté de rapport avant le départ des Chambres, c'est qu'elle a été dans l'impossibilité de le faire."

Liberté commerciale à l'intérieur

A l'intérieur, comme à l'extérieur, nous avons assuré la liberté du commerce canadien. Aux Etats-Unis, les trusts tyrannisent le peuple: le gouvernement Laurier a combattu les trusts au Canada. Le trust du tabac a été obligé de céder devant notre législation; le trust du papier a eu le même sort et nous avons dans la dernière révision établi des mesures qui rendent très difficiles la formation et les opérations des trusts au Canada.

Le parti libéral a toujours en effet eu pour principe de protéger les masses, de sauvegarder les intérêts du peuple sans léser les légitimes privilèges des classes. Le parti libéral est

le parti du peuple alors que le parti conservateur a toujours été le parti des classes privilégiées.

C'est toujours en vue de protéger l'intérêt public que le gouvernement libéral a établi la Commission des chemins de fer, et placé sous son contrôle les compagnies d'express, de télégraphe et de téléphone.

Politique progressive d'immigration

Le Canada abonde en richesses naturelles. Nos ressources forestières et minières, celles de nos pêcheries et de nos terres arables sont immenses. Il faut voir à développer ces richesses; c'est l'œuvre à laquelle le gouvernement Laurier s'est spécialement appliqué.

D'abord, toutes ces ressources ne pouvaient être exploitées qu'en ayant soin de la population. Nous avions de belles terres, propres à la culture, mais elles restaient inexploitées faute de main-d'œuvre. Nous avons pris les moyens nécessaires pour faire venir des colons de la vieille Europe et des Etats-Unis. Grâce à cette politique d'immigration, le Nord-Ouest se peuple, ses terres sont ouvertes à l'agriculture.

Les vieilles provinces ont également profité de l'activité créée par ce flot d'immigration. Les achats de cette nouvelle population ont activé l'industrie de nos centres manufacturiers et déterminé cet élan de progrès inouï dans les annales historiques de notre pays.

Nos adversaires paraissent redouter cette prospérité et, en conséquence, ils voudraient arrêter l'immigration. Ce serait un crime de lèse-nationalité. Il nous faut marcher de l'avant. Notre immense territoire peut contenir des millions et des millions de citoyens.

Si nous voulons que le vingtième siècle soit le siècle du Canada, comme le dix-neuvième a été celui des Etats-Unis, il ne faut pas craindre la concurrence de ceux qui nous arrivent ... Choisissons-les avec soin et voyons à ce qu'ils puissent s'assimiler facilement.

Développement des pêcheries

Les pêcheries sont aujourd'hui, en tant que le commerce du poisson est concerné, passablement entre les mains des étrangers et, particulièrement, de ceux venant des Etats-Unis. Nos canadiens devraient davantage tourner leurs regards vers l'exploitation de cette source de richesse.

N'oublions pas que les produits de cette industrie se chiffrent actuellement à une valeur annuelle de trente millions de piastres. Nous avons bien les pêcheries : il nous faut maintenant concentrer le commerce dans des mains canadiennes, afin que notre pays en retire tous les avantages que ce commerce peut procurer.

Le gouvernement libéral n'a rien négligé de ce qui pouvait aider au développement des pêcheries. Nous avons encouragé le transport du poisson frais, de l'océan aux villes de l'intérieur, dans des chars frigorifiques.

Le chien de mer infestait nos côtes et détruisait le bon poisson: nous avons payé des primes pour la pêche de ce poisson, avec lequel nous faisons fabriquer d'excellent engrais.

Parlerai-je de ce que nous avons fait pour procurer de la boëtte aux pêcheurs ? des sécheurs modernes que nous avons installés? des expériences que nous avons fait faire pour enseigner à nos pêcheurs les meilleures façons de préparer le hareng fumé ou salé, des opérations scientifiques que nous faisons pour mieux connaître les mœurs des poissons qui peuplent nos eaux et leur mode d'existence ?

Agriculture

Je ne puis guère, tant l'œuvre est vaste, que mentionner ce qu'on pourrait appeler les principaux chapitres de l'histoire du progrès de l'agriculture au Canada :

1o. Encouragement de l'emploi de wagons frigorifiques sur nos lignes de chemins de fer et de compartiments frigorifiques sur les vaisseaux océaniques pour le transport du beurre, du fromage et des fruits.

2o. Abolition de l'embargo sur les bestiaux canadiens exportés aux Etats-Unis.

3o. Etablissement de la Commission des chemins de fer, qui a pour mission de veiller à ce que les compagnies donnent un service satisfaisant à des taux raisonnables.

4o. Inspection de la ficelle d'engerbage.

5o. Encouragement donné à la culture du tabac.

6o. Etablissement d'un tarif préférentiel pour l'Angleterre, qui a eu pour effet de réduire les frais de transport.

7o. Amélioration du chenal du St-Laurent qui a eu pour effet de réduire les taux d'assurances.

J'insisterai particulièrement sur ce dernier point qui concerne le département de la Marine et des Pêcheries.

La route du St-Laurent

C'est au gouvernement libéral que revient l'honneur d'avoir fait de Montréal un port moderne pourvu d'un outillage moderne. On ne dira jamais trop de quelle importance il est pour le progrès du pays d'avoir en la route du St-Laurent une voie commerciale de premier ordre où puisse s'effectuer avec autant de sécurité et plus rapidement que sur les meilleures routes étrangères le trafic du grain, des produits agricoles et industriels.

L'effort du département de la Marine depuis 1896 a surtout porté à cet égard sur deux points : l'amélioration du port de Montréal et l'amélioration du chenal du St-Laurent.

Nous avons conçu pour Montréal un vaste plan d'améliorations : construction d'élévateurs, de hangars permanents, de transporteurs à grain, de nouveaux quais, etc. Mais ces travaux, durant une certaine période, ne progressèrent qu'avec lenteur. Composée d'hommes d'une compétence indiscutable l'ancienne commission du port de Montréal était trop nombreuse et trop complexe pour pouvoir faire un travail rapide. J'ai pris en mains la réorganisation de la Commission. Elle se compose actuellement de trois hommes d'affaires d'une haute valeur sous l'administration desquelles de grandes améliorations ont été déjà réalisées.

L'amélioration du chenal

Quant au chenal du Saint-Laurent, c'est aujourd'hui une voie fluviale parfaite où les plus gros navires des lignes canadiennes peuvent naviguer en toute sécurité. D'immenses travaux de dragage ont été exécutés entre Montréal et le banc de Beaujeu, pour donner au chenal une profondeur uniforme. Nous avons pour cela acheté une drague puissante, la "Galveston" et nous en avons fait construire deux autres, la "Israel Tarte" et la "Beaujeu" aux chantiers de Sorel.

Le balisage et l'éclairage du chenal ont été perfectionnés d'année en année, jusqu'à donner entière satisfaction aux navigateurs. Et je puis annoncer ici, aujourd'hui, que le gouvernement à l'une des dernières séances du cabinet, m'a autorisé à faire poser des bouées lumineuses à tous les endroits où la sécurité de la navigation, pendant la nuit, l'exigera.

Le chenal du St-Laurent est aujourd'hui si sûr que nous n'avons eu à enrégistrer cette année aucun accident, échouement ni collision. Tous ces travaux ont évidemment coûté très cher, mais les profits qu'ils rapportent au pays dépassent déjà de beaucoup les dépenses qu'ils ont nécessité.

Nous avons d'abord une augmentation de trafic considérable. Le grain de l'ouest qui avait pris la route des ports américains se dirige à présent sur Montréal et déjà les ports de New-York et de Buffalo s'alarment de la concurrence formidable que leur fait Montréal.

Diminution des taux d'assurances maritimes

Autre résultat excellent : les compagnies d'assurances maritimes, constatant que la route du St-Laurent était désormais aussi sûre que n'importe quelle route maritime ont ré-

duit dans des proportions considérables leur tarifs pour les vaisseaux des lignes canadiennes et le frêt transporté par ces vaisseaux.

Les taux d'assurance maritime ont été les suivants de 1900 à 1907 inclusivement :

Année	Beurre, fromage et marchandises. Par $100	Grains Par $100
1900	... ...84 1-2	90
1901	... ...63 1-2	78
1902	... ...55 1-2	78
1903	49	56
1904	42	50
1905	37	 41
1906	45	 45
1907	38	38

Ce qui indique une réduction de 54 1-2 p.c. sur le beurre, le fromage et les marchandises et de 60 p.c. sur les grains.

Le tonnage des vaisseaux se monte à 386,837 tonneaux. Estimant la valeur à $60 la tonne, la valeur totale est de $23,210,220.

La moyenne du taux d'assurance sur ces bateaux serait aujourd'hui de 4 p.c., soit un montant total de $928,408.

Il y a sept ans, la moyenne du taux d'assurance était de 5 p.c., ce qui représentait $232,000 de plus qu'aujourd'hui.

La réduction des taux d'assurance sur les bateaux serait donc de $232,000 par année.

D'après les calculs les plus certains, le montant de marchandises, grains et provisions transportés par la route du St-Laurent aurait été l'année dernière, de $150,000,000.

Ce montant assuré au taux d'assurance le plus bas de l'année 1900 aurait donné un total de primes d'assurance de $1,260,000 ; assuré au taux d'assurance de l'année dernière, soit à 38 centins dans les $100 le total de telles primes d'assurances se serait élevé à $570,000.

Ceci constitue une réduction dans le coût total d'assurance de $690,000.

Si nous ajoutons cette réduction à celle effectuée sur les bateaux, soit $232,000, nous arrivons à un chiffre de réduction totale dans le coût d'assurance de $922,000.

L'importance des travaux accomplis par le Département de la Marine pour l'amélioration de la route du St-Laurent a été, je suis heureux de le dire, reconnue et appréciée dans les termes les plus élogieux par les grands corps commerciaux de Montréal.

Je ne puis résister au plaisir de vous faire part des bonnes choses que des corporations comme la Shipping Federation of Canada, et le Board of Trade, de Montréal, pensent de l'oeuvre accomplie par le département de la Marine et des Pêcheries et par votre humble serviteur.

Je ne crois pouvoir mieux faire, pour démontrer le résultat du perfectionnement apporté à l'outillage de notre route fluviale que de comparer les suites d'un double accident arrivé dans les parages de Belle-Isle, à deux époques différentes.

En 1899, le 22 septembre, le navire "Scotsman" fit naufrage sur les récifs de Belle-Isle. Deux jours durant les passagers, les membres de l'équipage, qui s'étaient réfugiés sur les côtes, endurèrent des souffrances indescriptibles dans les tentatives qu'ils firent pour atteindre le phare de Belle-Isle; quelques-uns des passagers moururent, même, de froid et de privations.

Deux jours plus tard, un vaisseau, le "Monterey" qui descendait, prit à bord quelques-unes des malheureuses victimes.

Les autres naufragés furent sauvés par le "Montfort" qui montait, quatre jours après l'accident.

La nouvelle du désastre ne fut connue à Montréal, que le 28 septembre, soit six jours après qu'il fut survenu.

Pas plus tard que le dixième jour de ce mois d'août, à peu près au même endroit, un vaisseau, le "Southwark", toucha un récif un peu avant minuit.

Douze heures plus tard, grâce à notre merveilleux système de signaux

maritimes, mon département était avisé de l'accident.

Le navire "Ottawa", passant à la Station des Signaux de Pointe Amour, fut avisé de la chose tard dans l'après-midi du 11 août, et il se rendit au lieu de l'accident pour porter secours au vaisseau en détresse, qu'il réussit à tirer de sa mauvaise position. Et, le 12 août au matin, c'est-à-dire moins de trente heures après l'échouement, le navire était remis à flot et il pouvait annoncer au monde entier, par notre système de télégraphie sans fil que tout était bien à bord, calmant, ainsi les inquiétudes que des parents, des amis et des intéressés pouvaient avoir à son sujet.

Pas n'est besoin de vous dire, messieurs, que des instructions avaient été données immédiatement, sur réception du message nous apprenant l'accident, pour envoyer le "Montcalm" au secours du "Southwark". Heureusement, grâce au travail de "l'Ottawa", son aide ne fut pas requise.

Ceci peint bien, il me semble, l'efficacité des travaux d'améliorations que nous avons faits à notre route fluviale. Les suites si différentes de deux accidents de nature semblable, font voir l'utilité des améliorations faites et démontrent que, si nous avons dépensé de l'argent pour aider à la navigation dans les eaux canadiennes, cet argent est pour le pays un placement avantageux. que l'on ne saurait juger aussi défavorablement que nos adversaires politiques.

Deux résolutions de la "Shipping Federation"

Voici le texte d'une résolution adoptée à une séance de la Shipping Federation, tenue en la Cité de Montréal le mercredi 21ième jour de novembre 1906.

" Qu'il soit résolu que la "Shipping Federation" du Canada offre ses remerciements à l'honorable L. P. Brodeur, C.R., L. L. D., ministre de la Marine et des Pêcheries pour lui avoir donné l'avantage de faire une inspection du chenal du St-Laurent et des auxiliaires offerts à la navigation.

"Que cette fédération est très satisfaite de la façon sérieuse et substantielle dont les nombreux travaux sont exécutés et elle considère que le Gouvernement et le ministère de la Marine et des Pêcheries méritent beaucoup d'éloges.

"On a déjà commencé à en ressentir les heureux effets dans la diminution des taux d'assurances maritimes sur le fleuve Saint-Laurent, diminution qui ne bénéficie pas seulement aux navigateurs mais aussi aux producteurs de l'Ouest.

"Que les membres de cette fédération sont heureux de constater la manière heureuse dont [illegible] ministre, dans le court espace de temps qui s'est écoulé depuis son arrivée à la tête du département de la Marine, s'est rendu maitre des nombreux détails de l'administration de son département."

Une autre résolution a été adoptée par cette même corporation le 5ème jour d'août 1906.

Elle se lit comme suit:

"Attendu que le Président de cette Fédération a officiellement fait rapport que le Banc Beaujeu, une des principales obstructions à la navigation des vaisseaux de grand tonnage dans le Saint-Laurent, a été enlevé et que maintenant les navires calant 30 pieds peuvent procéder sans interruption et sans attendre la marée jusqu'aux ports du haut St-Laurent;

"Attendu que l'achèvement du dragage dans le voisinage de l'île aux Grues, une entreprise qui a coûté une très large somme d'argent et infiniment de travail, a eu pour résultat de fournir un passage de 30 pieds aux plus basses eaux et de 45 à 50 pieds à marée haute sur une étendue de 700pieds de largeur alors que la profondeur primitive de cette partie de la rivière était, aux plus basses eaux, de 21 pieds ; attendu que les gros navires trafiquant par la route du St-Laurent étaient retenus durant deux à six heures à cet endroit et n'en pouvaient tenter le passage que 2 heures avant ou après la venue de la ma-

rée, c'est-à-dire 8 heures de navigation par jour à cet endroit. Les vaisseaux peuvent maintenant aller et revenir à toute heure du jour sans délai aucun; attendu que cette tâche a été des plus difficiles au point de vue du génie civil étant la partie exposée de la rivière, ce qui a nécessité la construction par le gouvernement de plusieurs dragues po r ce travail.

"Il est résolu que les membres de cette Fédération qui sont propriétaires de ou représentent 478,385 tonnes du commerce maritime trafiqué à Montréal et à Québec, saisissent cette occasion de transmettre un vote de remerciements au gouvernement pour l'habileté avec laquelle il a accompli cette œuvre nationale.

"Il est en outre résolu que copie de cette résolution portant le sceau de la Corporation sera transmise au très honorable Sir Wilfrid Laurier, G. C. M. G., P. C., Premier Ministre, et aussi à l'honorable Louis P. Brodeur, K. C., LL.D., ministre de la Marine et des Pêcheries.

HUGH A. ALLAN,
Président.
THOMAS ROBB,
Secrétaire.

Résolutions du "Board of Trade"

Je passe maintenant à une résolution dont copie m'a été gracieusement transmise par le Secrétaire du Board of Trade de Montréal.

Elle se lit comme suit :

The Montreal Board of Trade,
Montréal, 15 novembre 1906.

L'honorable M. Brodeur,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre copie de la résolution suivante qui a été adoptée hier par notre conseil après avoir entendu les appréciations élogieuses de notre président et du représentant de la "Shipping Federation" sur les travaux accomplis par votre département pour l'amélioration de la navigation du fleuve Saint-Laurent :

"Qu'il soit résolu : qu'après avoir pris connaissance des rapports du président et du représentant des intérêts maritimes au sujet de l'inspection annuelle faite par le gouvernement du chenal, inspection à laquelle, grâce à la courtoisie de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ils ont pu prendre part, le conseil du Board of Trade, de Montréal, désire remercier le Gouvernement d'avoir exaucé le désir du pays en décidant d'aider généreusement à l'amélioration de nos voies de navigation depuis Montréal jusqu'à l'océan, et le conseil exprime de plus sa reconnaissance à l'honorable ministre et aux ingénieurs de son département pour avoir si promptement fait droit aux différentes demandes particulières de ce conseil et de la "Shipping Federation" en faveur de l'amélioration du chenal et de son éclairage."

Après l'opinion exprimée par ces corporations qui représentent de vastes intérêts commerciaux, je veux vous faire connaître celle d'hommes éminents comme Lord Strathcona, Sir Thomas Shaughnessy, M. Hugh A. Allan et M. J. W. Troup.

La simple mention de leurs noms au bas des documents suivants donne à ces derniers une valeur indiscutable puisque les hommes qui les portent sont les représentants officiels et autorisés des grands intérêts commerciaux du pays.

Ce que dit lord Strathcona

"Je suis informé que par les marées les plus basses le chenal en bas de Québec a une profondeur minima de trente pieds et que cette profondeur sera bientôt de quarante pieds. Alors je n'hésite pas à dire que Québec devra être le terminus d'été de la ligne rapide que j'espère voir bientôt établie; il n'y a plus de raisons pour que cette ligne rapide n'adopte pas la route du Saint-Laurent."

Ce que dit Sir Thomas Shaugh-[redacted]

"Le parachèvement du chenal de Beaujeu, à l'est de l'île aux Grues

est d'un avantage énorme pour la route du Saint-Laurent et j'ai été l'un de ceux qui ont le plus insisté auprès du département pour que l'ouvrage se fit. Il convient de féliciter l'hon. M. Brodeur d'avoir si rapidement mené à bonne fin un tel ouvrage. Veuillez bien offrir mes remerciements à son aimable invitation ; j'ai grand peur de ne pouvoir m'y rendre, ayant déjà pris des engagements pour cette journée."

(Signé) SHAUGHNESSY.

Ce que dit M. Allan

"L'éclairage du fleuve et du golfe a non seulement été beaucoup amélioré, mais le service des phares n'a rien laissé à désirer. Chaque fois qu'un défaut lui a été signalé, le département de la Marine a été prompt à y rémédier et le service a été bon d'une façongénérale. Le ministre de la Marine et des Pêcheries mérite d'être félicité pour les améliorations considérables qu'il a faites dans son département par la création d'un conseil d'administration des phares."

De pareils témoignages sont une belle compensation aux attaques injustes et déloyables qui ont été dirigées contre moi au cours de la dernière session par les Foster, les Bennett et autres.

Ce que dit M. Troup

"Les bouées et signaux d'alarme dans les eaux de la Colombie Anglaise, jusqu'aux limites de l'Alaska, donnent si grande satisfaction que les capitaines et pilotes de navires des Etats-Unis en recommandent avec instances, et dans les termes les plus forts, l'adoption dans les eaux de l'Alaska.

"Nous avons maintenant plusieurs bouées à gaz avec combinaison de sifflets d'alarme sur la côte ouest de l'île Vancouver, tout particulièrement une sur le récif Swiftsure et une à l'entrée du détroit Kyuquot. Ces bouées sont exposés continuellement aux efforts d'une mer agitée : apparemment la seule précaution spéciale dans l'installation, nécessitée dans ces endroits difficiles, est pour l'amarrage.

"Le système d'éclairage et de sifflet est aussi parfait qu'il se peut désirer.

"Les feux qui n'ont aucun gardien sont classifiés par groupes et entretenus par un vaisseau de l'Etat qui a charge de la distribution et de l'emmagasinage de la force motrice qui les actionne; de cette manière la navigation est pourvue d'un système d'éclairage supérieur à un coût de dépenses infime."

Attaques personnelles

Elles ont été inspirées, ces attaques, par des gens dont cela ne faisait pas l'affaire de me voir introduire des réformes dans le département.

Le département a été organisé par les conservateurs et administré par eux durant 24 ans sur les 41 ans de son existence depuis la Confédération. Des abus déplorables s'y étaient glissés et introduits.

Dès ma première session comme ministre de ce département, en 1906, j'ai constaté que des irrégularités sérieuses s'étaient produites : alors, je me suis mis en rapport avec des experts qui pourraient, après enquête minutieuse, m'organiser une comptabilité et un système de contrôle qui m'aideraient puissamment à tout réorganiser.

A peine avais-je manifesté le désir de réformes dans le département que ceux qui profitaient de ces abus commencèrent leurs attaques contre nous avec l'aide de certains chefs conservateurs qui se sont faits leur porte-voix à la Chambre.

Accusations contre le Département de la Marine et des Pêcheries

L'opposition est composée d'hommes dont le principal souci, je pourrais dire l'unique souci, est d'imputer des motifs déshonorants à leurs adversaires.

Trop anxieux de trouver leurs ad-

versaires en faute, ils accusent presque toujours à tort. A raison de cela ils n'ont pas les qualités nécessaires pour relever le niveau de la vie publique, s'ils étaient au pouvoir, car il leur manque un élément essentiel à ce sujet ; le patriotisme, c'est-à-dire l'amour du pays, de ses institutions, et l'esprit de travail nécessaire pour en assurer le bon fonctionnement.

Les conservateurs, pendant la vie de M. Préfontaine, n'ont rien dit contre lui ; mais, après sa mort ils ont profité de ce qu'il n'était plus debout pour se défendre et ont porté toutes espèces d'accusations contre son administration.

Ont-ils déblatéré sur l'expédition de l' "Arctic", sur l'aménagement du "Montcalm", sur les profits exorbitants réalisés par Merwin.

Des enquêtes ont établi l'inanité de leurs critiques et la mauvaise foi de leurs accusations.

L'approvisionnement de l' "Arctic" a coûté, par homme par jour, $1.03. Sous McLean, ministre conservateur, en 1884, l'approvisionnement du "Neptune" pour expédition analogue, a coûté, par homme par jour, $1.19 ; et, sous Foster, en 1885, l'approvisionnement de l' "Alert", pour semblable expédition, coûtait, par homme par jour, $1.14 3-4.

Quant au "Montcalm", on a dépensé simplement ce qu'il fallait pour l'aménager convenablement pour recevoir les personnages officiels en visite dans les eaux canadiennes.

Affaire Merwin

Sur un total de $456,715, payé à Merwin et ses associés en 1903-1905, les conservateurs sont parvenus à découvrir un montant de profit trop élevé qui représente un percentage de trois centièmes de un pour cent sur le total.

Les profits trop élevés que l'on reproche avoir été donnés à Merwin se monteraient à $6,000.

Et nous dépensons près de six millions de piastres par année....

Les conservateurs ne peuvent rien établir contre la politique générale du gouvernement libéral.

Ils limitent leurs critiques à des petits faits d'administration, dont certains officiers du Département pourraient être responsables mais qui ne sauraient entraîner de critique sérieuse contre le gouvernement lui-même.

Parce que j'ai entrepris de punir les coupables et de faire disparaître les abus, on a tenté de m'abattre. Fort de mon bon droit, et fermement résolu à remplir tout mon devoir j'ai tenu tête à toutes les attaques et je ferai mon devoir jusqu'au bout quand bien même tous les "boodlers" et tous les "grafters" se ligueraient contre moi. Je n'ai pas eu peur des trusts, je n'ai pas peur aujourd'hui des gens qui m'attaquent. Tant que je serai à la tête du Département de la Marine, j'entends qu'il fournisse une administration honnête et irréprochable. Mes adversaires, d'ailleurs, ne pouvant découvrir quoi que ce soit contre mon honneur et ma respectabilité ont dû abandonner la lutte contre moi. S'ils cherchent à la reprendre au cours de la prochaine campagne, ils me trouveront, comme au Parlement, prêt à répondre, la tête haute, à leurs critiques et à leurs accusations.

Mais j'ai déjà pris un temps trop considérable à vous faire un exposé succinct des grandes choses accomplies par le gouvernement libéral depuis 1896. D'autres orateurs aimés des foules vous adresseront la parole après moi; ils compléteront cet exposé que je n'ai fait qu'ébaucher.

Je ne puis terminer sans vous mentionner, comme complément à la liste des œuvres accomplies, ou en voie d'exécution, ou à l'état de projet pour un avenir rapproché, les suivantes: les canaux rendus libres; la construction d'élévateurs à Port Colborne, la construction du Grand Tronc Pacifique, dont les travaux sont poussés avec une actiaité fébrile. En effet, 700 milles de voie ferrée seront ouverts au trafic cet automne. C'est l'œuvre nationale à laquelle notre grand chef, Sir Wilfrid Laurier, attachera son nom dans l'histoire politique et économique du Canada. Re-

liant deux océans il contribuera considérablement au développement du pays entier. Montréal en bénéficiera spécialement, parce que cette ville sera reliée à cette voie ferrée par un embranchement, pour la construction duquel une subvention a été votée à la dernière session.

Je mentionne, également, la complétion assurée d'un troisième transcontinental. En effet, le Canadian Northern, grâce à l'aide généreuse du gouvernement, sortira des prairies de l'Ouest qu'il couvre actuellement et s'étendra dans l'Est. Grâce à une subvention spéciale la construction de ce chemin est assurée depuis la Baie Georgienne jusqu'à Montréal.

Ajoutant à cela les actes qui créent les deux nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan; ceux qui permettent l'agrandissement des provinces de Manitoba, Ontario et Québec, j'en aurai dit suffisamment pour établir que le gouvernement Laurier a contribué sa large part au progrès du Canada et qu'il a bien mérité de l'électorat.

Bientôt, peut-être, nous aurons des élections. J'espère que lorsque viendra la lutte mes fidèles électeurs de Rouville qui m'ont conservé leur confiance depuis 1891, me donneront, cette fois encore, leur appui et approuveront de leur vote la politique féconde, progressive et patriotique de Sir Wilfrid Laurier.

